



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2019 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W grudniu 2019 r. sprowadzono do naszego kraju 257 autobusów - czyli o 42 szt. więcej niż rok wcześniej (+19,5%). Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (82,8%). Skumulowany wynik całego rynku w 2019 roku wyniósł 3233 szt. i jest wyższy niż w ubiegłym roku o 87 (2,6%).

Od lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i nic nie skazuje na to, żeby się miało to w najbliższym czasie zmienić. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silny i stabilny jest wtórny rynek autobusów w Polsce.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - grudzień 2019 rok według segmentów

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 12.2019		1 - 12.2018		Zmiana % r/r	
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %		
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	26	4,0%	34	4,8%	-23,5%	
		616	96,0%	670	95,2%	-8,1%	
DMC<8T	OGÓŁEM	642	100% 19,9%	704	100% 22,3%	-8,8%	
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	411	15,9%	361	14,8%	13,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	1149	44,3%	935	38,2%	22,9%
		SZKOLNY	8	0,3%	5	0,2%	60,0%
		TURYSTYCZNY	924	35,7%	964	39,4%	-4,1%
		b.d.	99	3,8%	181	7,4%	-45,3%
	OGÓŁEM	2591	100% 80,1%	2446	100% 77,7%	5,9%	
	OGÓŁEM	3233	100%	3150	100%	2,6%	

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Autobusowy grudzień

W grudniu na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 257 rejestracji (+42 szt. /+19,5% r/r). To oznacza, że polscy przewoźnicy kontynuują wzmożone zakupy - częściowo również pod kątem obsługi reaktywowanych linii, które uzyskały dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Potwierdza to wynik z kategorii międzymiastowej, gdzie rejestruje się najwięcej autobusów kupowanych pod przewozy lokalne i szkolne, gdzie od trzech miesięcy mamy wzmożony ruch. W grudniu - podobnie jak w listopadzie - właśnie tutaj odnotowaliśmy jeden z większych wzrostów ilościowych: +26 szt. (+36,1% r/r). Kolejne „plusy”



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

zagościły w segmencie miejskim (+28 szt. / +254,5% r/r) i turystycznym (+1 szt. / +1,5% r/r). Natomiast w kategorii MINI mamy spadek i to spory (-16 szt. / -26,7% r/r).

Nowe kontra używane

Patrząc od początku roku na rynek autobusów sprowadzanych do Polski to w styczniu zarejestrowano w Polsce 228 używanych autobusów; w lutym 236 szt., w marcu 320 szt., w kwietniu - 338 szt., w maju 253 szt., w czerwcu - 160 szt., w lipcu - 197 szt., w sierpniu - aż 439 szt., we wrześniu - 304 szt., w październiku - 269 szt., w listopadzie - 232 szt. i grudniu - 257 szt. To razem daje skumulowany wynik na poziomie 3233 szt., czyli o 83 szt. więcej niż rok temu (+2,6%). Porównując ten poziom z liczbą nowych rejestracji (2478) widać, że ponownie w tym roku „górami” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się w przyszłym roku. Proces zrównywania się poziomów obu zbiorów obserwujemy od 2017 roku - wówczas liczba pojazdów używanych sprowadzonych do naszego kraju była o 1,4-rza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (3321 szt. do 2292 szt.). W 2018 roku był to poziom już tylko o 1,2-rza wyższy (3150 szt. do 2706 szt.) W 2019 roku - w lipcu - te poziomy po raz pierwszy się niemal zrównały (różnica wynosiła 81 szt.), aby teraz - na koniec 2019 r. - ponownie mocno się rozejść. Różnica między rynkiem nowym a wtórnym wynosi obecnie 755 szt. na korzyść używanych. W ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej autobusów z zagranicznych rynków wtórnych niż sprzedano nowych.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym w 2019 r. zarejestrowano 30-razy więcej niż nowych (1149 szt. do 39 szt.), a w drugim prawie 3-razy więcej (924 szt. do 338 szt.).

Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mamy odwrotną sytuację. Potwierdzają to dane z 2019 r., gdzie nowe minibusy dominują nad rynkiem sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 1064 szt. do 642 szt. Jeszcze wyraźniejsza przewaga zarysowała się w segmencie miejskim, gdzie nowe pojazdy (1032 szt.) zdecydowanie wyprzedziły używane (411).

Utrzymująca się jednak cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczny odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych tych pojazdów jest na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza cała autobusowa flota to ok. 100 tys. pojazdów, to zgodnie z racjonalną polityką taborową ok. 5% z nich powinno być rocznie wymieniane na nowe. To daje potencjalną sprzedaż na poziomie 5 tysięcy szt. rocznie. W 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - grudzień 2019

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	316	9,8%
2004	309	9,6%
2003	287	8,9%
2006	273	8,4%
2007	212	6,6%
2002	211	6,5%
2001	196	6,1%
2008	195	6,0%
2009	180	5,6%
2010	171	5,3%
2000	138	4,3%
2011	120	3,7%
2013	117	3,6%
2012	108	3,3%
inne	400	12,4%
Razem	3233	100%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (36% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (35% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią starsze - z lat 1996-1999 z normą Euro II (4%).

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S215 z 1983 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to dwa ZAZ-y A10 z 2019 r. Generalnie grupę dwóch "prawie nowych" roczników stanowi obecnie już 94 pojazdów (60 szt. z 2019 r. i 34 szt. z 2018 r.) Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było tylko 3 szt. (1 szt. z 2018 r. i 2 szt. z 2017 r.); w 2017 r. 8 szt. (2 szt. z 2017 r. i 6 szt. z 2016 r.), a w 2016 r. była to suma aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).

Segment po segmencie

Analiza skumulowanych wyników w 2019 roku według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W ciągu 2019 r. w tej kategorii odnotowano 924 rejestracje, czyli o 40 szt. mniej (-4,1%) niż przed rokiem. Co ważne, w segmencie turystycznym rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;
- autobusy międzymiastowe to druga strategiczna kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku, która dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych ponownie zaczyna



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

nabierać na znaczeniu. Szczególnie silnie zaznaczyło się to w danych z sierpnia, września i października, a nadwyżka występowała prawie we wszystkich miesiącach (poza lipcem). Do tego ten segment stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów, który od lat nie może się przebić przez tę barierę. W 2019 r. zarejestrowano 1149 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+214 szt. / +22,9%), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – w okresie styczeń-grudzień do Polski sprowadzono 642 używane minibusy, czyli o 62 szt. mniej (-8,8%) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie – to zdecydowanie najłagodniejsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku zanotowała spory wzrost. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. Łącznie w 2019 r. ta kategoria osiągnęła poziom 411 szt., czyli 50 szt. więcej niż przed rokiem (+13,8%).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też w 2019 roku 8 szt. używanych autobusów szkolnych, podczas gdy rok wcześniej - 5 szt.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - grudzień 2019 rok

Pozycja	Marka	1 - 12.2019		1 - 12.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	895	27,7%	922	29,3%	-2,9%
2	IVECO	499	15,4%	400	12,7%	24,8%
3	SETRA	337	10,4%	347	11,0%	-2,9%
4	MAN	278	8,6%	243	7,7%	14,4%
5	VDL	160	4,9%	157	5,0%	1,9%
6	VAN HOOL	125	3,9%	112	3,6%	11,6%
	inni	939	29,0%	969	30,8%	-3,1%
	OGÓŁEM	3233	100%	3150	100%	2,6%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Lista rankingowa marek

W 2019 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 895 pojazdów z logo niemieckiego producenta (-27 szt. / -2,9% w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 27,7% w rynku, co oznacza udział o 1,6 pkt proc mniejszy niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że Mercedes jest też liderem w każdej kategorii funkcjonalnej rynku wtórnego (poza pojazdami szkolnymi). Największa część autobusów tej marki reprezentowała kategorię MINI - 276 szt., gdzie marka ma 43% udział. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI: Iveco (207) oraz Volkswagen i Renault są cały czas z tyłu. Drugą



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

najważniejszą dla Mercedesa kategorią jest segment międzymiastowy (253 sztuki), a cała marka ma tutaj 22% udział. Niemiecki producent zajmuje również pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (138) - z najpopularniejszymi modelami typu Citaro oraz wśród autobusów turystycznych (193) z modelami typu Turismo i Travego.

W rankingu marek na drugiej pozycji w ubiegłym roku było Iveco z liczbą 499 rejestracji, czyli o 99 szt. więcej niż przed rokiem (+24,8%). Taki rezultat zapewnił marce pow. 15% udział w rynku (+2,7 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Do tego dochodzi znaczny import minibusów tej marki, gdzie producent odnotował 207 rejestracji. W kategorii pojazdów międzymiastowych mamy 183 szt. autobusów Iveco i 75 szt. wśród turystycznych. Dodajmy, że w 2019 r. do Polski sprowadzono też 118 autobusów pod marką Karosa, przejętą całkowicie przez Iveco w 2007 roku oraz 113 szt. pojazdów marki Renault.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 337 rejestracji (-10 szt. /-2,9%) i udziałem 10,4%. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 38% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął drugie miejsce wśród pojazdów turystycznych (172) i trzecie wśród międzymiastowych (140). Najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

Czwarte miejsce w ubiegłym roku zajęła marka MAN z liczbą 278 rejestracji (+35 szt. / +14,4% / +0,9 pkt. proc.), której import rozłożył się niemal równomiernie pomiędzy segment pojazdów miejskich (70), międzymiastowych (105) i turystycznych (94).

Grupę najsilniejszych pięciu marek zamyka VDL (160), która tradycyjnie najlepsze rezultaty odnotowuje w kategorii turystycznej (100).

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce.

Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ 4 CV MOBILE ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■